

## 1°/ GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT

### ✦ AD non agréé pour les atterrissages de nuit

Les équipages VFR et IFR sont susceptibles d'être soumis à une pression temporelle liée à l'arrivée de la nuit aéronautique.

### ✦ Nombreuses activités aéronautiques pratiquées aux abords de la CTR

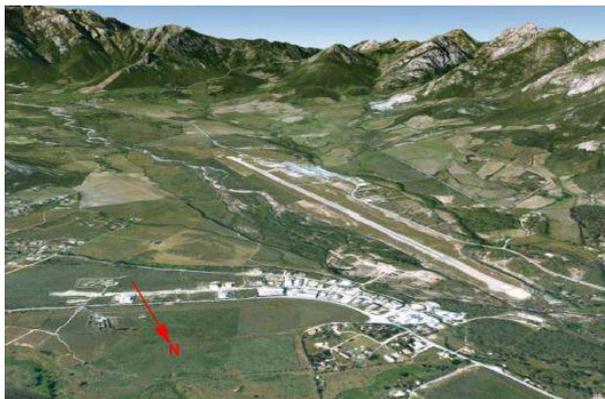
- Parapentes, parachutes, aéronefs en entraînement aérien ou encore vols VFR touristiques, dans la CTR ou aux abords immédiats de celle-ci. Les nombreuses activités aéronautiques peuvent également être accrues par la présence de *trackers* et de Canadair en mission feu.
- Zone de **parachutage** 434 : active environ un jour sur deux, largages à 1000 ft, 3000 ft et FL120. Zone située à proximité de la finale RWY 18/montée initiale RWY 36, entre les points E et EA. La zone 434 regroupe en pratique 11 zones différentes de poser dans un rayon de 3 NM.
- Activité **parapente** possible en CTR à proximité du point E (4 occurrences d'intrusions en CTR en 2015) et hors CTR au sud du point E ainsi que travers piste et à l'Est (sites non agréés FFVL).

### ✦ Environnement montagneux qui impacte l'utilisation de l'AD

- **RWY 18**, turbulences possibles jusqu'en courte finale.
- **RWY 36**, la proximité du relief gêne la vent arrière, raccourcit l'étape de base (encore plus par vent d'Ouest fort) et crée des turbulences, des rabattants et du cisaillement vertical dans les branches vent arrière, étape de base et finale.
- Exploitants aériens soumis au dépôt d'un dossier à la DSAC avant la mise en service d'une nouvelle ligne, selon la masse et le nombre de passagers (cf. AD 2 LFKC ADC TEXT01 §2).

### ✦ Phénomènes MTO significatifs pour l'aéronautique

À retenir : Vent fort d'Ouest ou SW et/ou orages sont les principaux phénomènes MTO affectant l'AD.



## • VENT FORT d'Ouest ou Sud-Ouest

- Possibilité de ne plus pouvoir décoller lorsque le vent au sol prend une direction Sud : le vent permet alors l'atterrissage en piste 18 mais pas le décollage du fait des conditions particulières à remplir sur ce QFU (accord DSAC et dépôt d'un dossier). Les possibilités de décollage en piste 36 sont alors conditionnées par la limite de vent arrière propre à chaque avion.
- **Turbulences et rabattants** au seuil 18 et au débouché du *col de Marsolinu* (fin de vent arrière main gauche 36) ;
- **Base main gauche 36 raccourcie** en temps quand vent d'Ouest (pousse les avions par l'arrière).

## • ORAGES : Impact possible sur l'exploitation du NDB CV (ARR LIBLO2, Attente).

## 2°/ ARRIVÉES

### ✦ Convergence des trajectoires IFR et VFR

Avant d'entreprendre l'approche RWY 18, les vols IFR doivent s'assurer auprès du CTL que la trajectoire finale et la piste sont dégagées de tout trafic. En cas d'affluence, **les vols VFR peuvent donc être nombreux à attendre hors de la CTR**, aux points E, W et S, entre 1000 et 2000 ft.

### ✦ Environnement montagneux qui augmente la probabilité de remise de gaz

À cause de la durée importante des évolutions à vue dans la dernière phase d'approche, et du fait des nombreux reliefs aux abords de l'aéroport, **la probabilité d'atterrissage manqué est accrue.**

- **Avions multimoteurs** : Ne pas entreprendre d'approche, un moteur en panne, sauf cas d'urgence justifiant une décision contraire du pilote.
- **Approches à vue successives** : Les possibilités de rattrapages en vitesse et de gestion des approches interrompues ou atterrissages manqués rendent les approches à vue successives impossibles pour cause de convergence des trajectoires.
- **Piste 18** : Des obstacles à l'ouest et proches du seuil dans la surface latérale, peuvent induire des turbulences en courte finale.
- **Piste 36** : réalisation d'une manœuvre à vue soumise à des conditions particulières : MDH 1500 ft, plafond 2500 ft, VH 8000 m, vent arrière à 1500 ft à l'ouest de la piste. Le relief à l'ouest de la piste raccourcit l'étape de base (encore plus si le vent est orienté à l'ouest) et peut générer turbulences, rabattants et cisaillement vertical depuis la vent arrière jusqu'en courte finale. La pente de piste (2 % descendante) peut engendrer des erreurs de perception visuelle du plan réel d'approche par le pilote en finale.

### ✦ Cadence d'approche faible qui peut générer une longue attente

Limitation du nombre maximal horaire d'approches IFR successives (4 en RWY 36 et 6 en RWY 18) suite au conflit entre trajectoires d'approche et trajectoires d'API → possibilité en cas d'affluence d'être soumis à une longue attente à l'arrivée.

## 3°/ ATERRISSAGE

### ✦ PAPI en piste 36 avec spécificités

- Décalage à l'Ouest des feux par rapport à l'axe de piste : 3°.
- Interdiction d'utiliser le PAPI à une distance de plus de 4 km du seuil décalé de la piste 36 (franchissement des obstacles non assuré).
- PAPI réglé pour le passage au seuil d'avions de type A320.

#### ✦ Piste avec pente descendante

La plateforme dispose d'une piste avec **pente descendante de 2%** du seuil 36 vers le seuil 18. Cela peut entraîner un atterrissage long et un freinage fort en piste 36, suivi ensuite d'une remontée de piste lente vers le TWY de sortie.

#### 4°/ ROULAGE

#### ✦ Taxiways d'accès à la piste très courts

Les TWY d'accès à la piste font l'objet de *hotspots* sur les cartes du SIA.

- **Le temps de roulage faible** entre le parking et le point d'attente sur les TWY A, B et C entraîne un risque d'incursion sur piste.

- L'absence de TWY à l'extrémité nord augmente le temps d'occupation de la piste (remontée de la piste obligatoire avant décollage/après atterrissage, et croisements sur la piste entre aéronefs).

#### 5°/ DÉPART

#### ✦ Clairance IFR de départ limitée à 4000 ft

La clairance de départ est souvent limitée à 4000 ft lorsqu'un autre aéronef est dans l'attente à ILROU (ou BISKI) 5000 ft. L'aéronef au départ sera limité en altitude jusqu'à ce qu'il rappelle établi Rm 302° vers BUNAX (séparation stratégique d'avec l'attente).

#### ✦ Décollages de nuit soumis à accord de l'exploitant

Des extensions d'horaires sont possibles pour un décollage de nuit en QFU 36 uniquement, après accord préalable de l'exploitant de l'AD. **Dans un tel cas, aucun retour vers le terrain en cas de problème n'est possible.** La demande est à adresser à [casavia.calvi@gmail.com](mailto:casavia.calvi@gmail.com) 334 20 13 01 36 ou 06 80 36 55 26 qui relaira la demande auprès de la CCI de Haute Corse.

#### ✦ Environnement montagneux qui restreint le choix de la piste

**Décollage RWY 36 :** à retenir jusqu'à la composante maxi de vent arrière autorisée pour l'aéronef.

**Décollage RWY 18 :**

- soumis à des conditions météorologiques minimales (**plafond 1500 ft, visibilité 8 km**) ;
- obtention préalable d'une autorisation pour les aéronefs de 10 passagers et plus ou de MTOW supérieure ou égale à 5700kg (dossier d'approbation formelle à déposer auprès de la DSAC SE).

#### AVERTISSEMENTS

✦ **ICARUS** (Informations Complémentaires d'AéRodrome Utiles à la Sécurité) est une initiative de la Commission Prévention Sécurité de la FFA, pilotée par le Comité Régional Aéronautique Nouvelle Aquitaine (CRA 10 FFA).

✦ *Les informations précédentes sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Dans la mesure du possible, elles seront maintenues à jour. Elles ne constituent qu'un complément mis à la disposition des utilisateurs dans le cadre de la préparation des vols, et ne se substituent en aucun cas à la documentation aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP. Figures explicatives sur fonds d'écran d'origine Google Earth © et/ou IGN/ SIA en vigueur à la seule date d'édition du présent document.*